

**PELAKSANAAN PERATURAN DIREKTUR JENDERAL  
PERHUBUNGAN UDARA NOMOR KP 152 TAHUN 2012  
TENTANG PENGAMANAN KARGO DAN POS YANG  
DIANGKUT DENGAN PESAWAT UDARA  
(STUDI DI BANDARA SOEKARNO-HATTA)**

**JURNAL ILMIAH**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh  
Gelar Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

Oleh :

**FAZA FAUZTA**

**NIM. 0910110032**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MALANG**

**2013**

## **LEMBAR PERSETUJUAN**

**Judul Jurnal Ilmiah** : **PELAKSANAAN PERATURAN DIREKTUR  
JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA  
NOMOR KP 152 TAHUN 2012 TENTANG  
PENGAMANAN KARGO DAN POS YANG  
DIANGKUT DENGAN PESAWAT UDARA  
(STUDI DI BANDARA SOEKARNO-HATTA)**

**Identitas Penulis** :

**a. Nama** : **Faza Fauzta**

**b. NIM** : **0910110032**

**Konsentrasi** : **Hukum Perdata Bisnis**

**Jangka waktu penelitian** : **6 bulan**

Disetujui pada tanggal :

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,

Imam Ismanu, S.H., S.U.

NIP. 195107271980021001

Dr. Bambang Winarno, S.H., S.U.

NIP. 195301211979031002

Mengetahui

Ketua Bagian Hukum Perdata,

Siti Hamidah, S.H., M.M.

NIP. 19660622 199002 2 001

**PELAKSANAAN PERATURAN DIREKTUR JENDERAL  
PERHUBUNGAN UDARA NOMOR KP 152 TAHUN 2012 TENTANG  
PENGAMANAN KARGO DAN POS YANG DIANGKUT DENGAN  
PESAWAT UDARA  
(Studi di Bandara Soekarno-Hatta)**

Faza Fauzta

Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya

**ABSTRAK**

Penulis membahas mengenai Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Kp 152 Tahun 2012 Tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara (Studi Di Bandara Soekarno-Hatta). Penulis hendak meneliti apa saja yang menjadi hambatan dan solusi dalam pelaksanaan peraturan tersebut sehingga nantinya ada solusi yang dapat dilakukan untuk mencapai tujuan peningkatan jaminan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Jurnal ilmiah ini membahas apa saja yang menjadi hambatan pelaksanaan dalam peraturan tersebut dan bagaimana solusi dalam menghadapi hambatan tersebut. Terjadi beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh *regulated agent* sebagai agen jasa pemeriksa kargo dan pos. Standar keamanan yang ditetapkan dalam peraturan tersebut berbeda dengan standar dari perusahaan penerbangan dan banyak penyimpangan, sehingga perusahaan penerbangan harus melakukan kontrol dan inspeksi tiba-tiba di tiap *regulated agent*. Standar Operasi Prosedur tidak diterapkan secara tegas oleh *regulated agent*. SDM harus diseleksi dengan ketat. Pemerintah harus segera menetapkan tarif atas dan tarif bawah.

Kata Kunci: Hukum Pengangkutan Udara, Pengamanan Kargo Dan Pos.

**ABSTRACT**

Writer discussed the implementation of the regulation director general of the air transportation number KP 152 year 2012 about pengamanan cargo and post that are transported by aircraft ( the study at the airport soekarno-hatta ). An author will examines anything which being a hindrance and a solution in the implementation of the regulation so that it will there is a solution that can be done to achieve the purpose of an increase in security guarantees and the safety of flights.

This scientific journal discuss whatever being a hindrance of execution in the ordinance and how a solution in the face of obstacles. The happening of some breach of a duty performed by regulated agent as an agent of the examiner the

cargo and post. Security standards set out in the regulation is different from the standards of the airline and many irregularities, so that the airline should do control and inspection suddenly in every regulated agent. Standard operating procedure not applied in a resolute manner by regulated agent. SDM must be selected by strict. The government should to immediately establish the top rate and rates are down.

Key Words: Law of Air Freight, Cargo Security and Post.

## A. PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang

Keadaan geografis Indonesia berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut membutuhkan pengangkutan yang dilakukan melalui udara guna menjangkau seluruh wilayah negara.

Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan.<sup>1</sup>

Pengangkutan udara sangat berperan penting dalam pertumbuhan perekonomian dan meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia. Hal tersebut sesuai dengan tujuan negara yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 alinea keempat, yaitu memajukan kesejahteraan umum.<sup>2</sup>

Pengangkutan udara dapat mengangkut penumpang dan barang. Barang yang diangkut dapat berasal dari sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan. Pengangkutan udara, terutama barang, berperan penting dalam sektor impor dan ekspor.

*World Air Transport Statistic* mencatat rata-rata pertumbuhan kargo tahunan dalam dekade terakhir sebesar 7,9 % untuk kargo Internasional dan

---

<sup>1</sup> Abdulkadir Muhammad. 1998. **Hukum Pengangkutan Niaga**. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. Hal. 8

<sup>2</sup> Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

2,1 % untuk kargo domestik. Disamping itu, berdasarkan data *The International Air Cargo Association* pengangkutan kargo udara menyumbang nilai 40% dari total nilai perdagangan dunia.<sup>3</sup>

Pertumbuhan kargo di Indonesia tidak terlepas dari peranan perusahaan penerbangan sebagai penyedia sarana pengangkutan dan pengelola bandar udara sebagai penyedia fasilitas pintu gerbang pengangkutan kargo. Hal tersebut harus ditunjang dengan peraturan perundang-undangan, tindakan, prosedur dan perlindungan yang dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 255/IV/2011 tentang Pemeriksaan Keamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara untuk meningkatkan keamanan jasa angkutan kargo melalui lalu lintas udara pada 21 April 2011. Peraturan tersebut mengatur tentang pemeriksaan keamanan kargo dan pos dilakukan oleh *regulated agent* di luar bandar udara. *Regulated agent* adalah Badan Hukum Indonesia yang melakukan kegiatan usaha dengan badan usaha angkutan udara yang memperoleh izin dari Direktur Jenderal untuk melaksanakan pemeriksaan keamanan terhadap kargo dan pos.<sup>4</sup>

Pemeriksaan kargo dan pos oleh *regulated agent* dinilai perlu agar pengirim barang dapat memperoleh jaminan keamanan. Di samping itu, untuk barang kargo dan pos yang telah diperiksa oleh perusahaan *regulated agent* yang fasilitas pemeriksaannya berada di luar bandar udara dapat langsung diterima oleh perusahaan penerbangan tanpa pemeriksaan keamanan lebih lanjut di terminal kargo.

Setelah adanya peraturan tersebut, di terminal kargo tidak terdapat *x-ray* yang berfungsi untuk memeriksa kargo dan pos. Kargo dan pos harus diperiksa oleh *regulated agent* di luar bandar udara. Daerah tempat penerimaan kargo dan pos yang telah dilakukan pemeriksaan oleh *regulated*

---

<sup>3</sup> Yon Sugiono. 2006. **Perencanaan Bisnis Pengelolaan Kargo Untuk PT Angkasa Pura II (Studi Kasus: di Bandara Soekarno-Hatta)**. Tesis. Institut Teknologi Bandung. Hal. 18.

<sup>4</sup> Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 255/IV/2011 tentang Pemeriksaan Keamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara

*agent* adalah di *acceptance area*. Pada saat kargo dan pos masuk terminal kargo tidak dilakukan pemeriksaan keamanan.

Berdasarkan rekomendasi Ombudsman Republik Indonesia Nomor 0014/REK/0341.2012/PD-02/VI/2012, kebijakan *regulated agent* melalui SKEP/255/IV/2011 belum mampu mendorong peningkatan jaminan keamanan. Berbagai permasalahan yang timbul disampaikan oleh seluruh *stakeholders* yang berkaitan dengan kargo dan pos. Para pengusaha selaku pengguna jasa cargo melalui Kamar Dagang Indonesia (KADIN), Asperindo, ALFI, *Euro Charm*, Gapeksi, PT. Pos Indonesia, Serikat Penerbit Surat Kabar dan investor asing lainnya.<sup>5</sup>

Kementerian Perhubungan telah mencabut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 255/IV/2011 tentang Pemeriksaan Keamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan menggantinya dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang Diangkut Dengan Pesawat Udara. Peraturan tersebut sudah ditetapkan sejak April 2012, namun baru disosialisasikan kepada seluruh pemangku kepentingan pada awal Juli 2012. Perubahan dari peraturan sebelumnya adalah mengatur bahwa pemeriksa kargo udara bukan lagi hanya perusahaan *regulated agent*, tetapi perusahaan penerbangan dan pengirim pabrikan (*known shipper*) juga berwenang. Pengirim Pabrikan (*Known Shipper/Known Consignor*) adalah Badan Hukum Indonesia yang disertifikasi Direktur Jenderal untuk melakukan pemeriksaan keamanan terhadap barang produksinya secara reguler dan sejenis untuk dikirim melalui badan usaha angkutan udara. Perubahan yang dibuat dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tidak banyak dari peraturan sebelumnya.<sup>6</sup>

Setelah ada perubahan peraturan, penulis hendak meneliti apa saja yang menjadi hambatan dan solusi dalam pelaksanaan peraturan tersebut sehingga nantinya ada solusi yang dapat dilakukan untuk mencapai tujuan

---

<sup>5</sup> Rekomendasi Ombudsman Republik Indonesia Nomor 0014/REK/0341.2012/PD-02/VI/2012 [www.ombudsman.go.id](http://www.ombudsman.go.id) (20 Agustus 2012)

<sup>6</sup> Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang Diangkut Dengan Pesawat Udara

peningkatan jaminan keamanan dan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara agar pelaksanaan pengamanan kargo dan pos dapat berjalan lebih baik dari sebelumnya sehingga tujuan peningkatan keamanan kargo dan pos akan terjamin. Penelitian ini menjadi sangat penting agar menghasilkan solusi dan dapat dilakukan usaha perbaikan peraturan serta pelaksanaan demi terciptanya keamanan dan keselamatan penerbangan.

## **2. Rumusan Masalah**

- a. Apakah hambatan pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara kargo di Bandara Soekarno-Hatta?
- b. Bagaimana solusi pengelola bandara dan pihak terkait dalam menghadapi hambatan pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta?

## **3. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis hambatan dalam pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta.
- b. Untuk mengetahui, mendeskripsikan, dan menganalisis solusi dalam menghadapi hambatan pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta.

## **B. METODE PENELITIAN**

### **1. Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Secara yuridis hendak menganalisis dan mengkaji permasalahan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara. Secara sosiologis hendak melihat hambatan dan solusi dalam pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara.

### **2. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini berlokasi di Bandara Soekarno-Hatta. Alasannya adalah karena Bandara Soekarno-Hatta adalah bandara terbesar dan terpadat di Indonesia. Selain itu, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara pertama kali diterapkan di Bandara Soekarno-Hatta.

### **3. Jenis dan Sumber Data**

#### **3.1) Data Primer**

Data primer didapat berdasarkan:

- a. Pengalaman pengelola Bandara Soekarno-Hatta dalam melaksanakan tanggung jawab terhadap keamanan pengangkutan kargo dan pos.
- b. Pengalaman perusahaan penerbangan dalam melaksanakan pengangkutan kargo dan pos.
- c. Pengalaman regulated agent dalam melaksanakan pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara.
- d. Pengalaman perusahaan jasa pengirim barang dalam melaksanakan pengiriman kargo dan pos di Bandara Soekarno-Hatta.

#### **3.2) Data Sekunder**



Data sekunder diperoleh dari peraturan perundang-undangan, dokumen, hasil penelitian, buku, majalah, jurnal, dan artikel yang terkait dengan judul penelitian.

#### **4. Populasi, Sampel dan Responden**

- a. Populasi : pengelola bandara Soekarno-Hatta, perusahaan penerbangan, regulated agent, dan perusahaan jasa pengirim barang di Bandara Soekarno Hatta
- b. Sampel :
  - 1) PT. Angkasa Pura II selaku pengelola Bandara Soekarno-Hatta.
  - 2) PT. Garuda Indonesia selaku perusahaan penerbangan
  - 3) PT. Angkasa Pura Solusi selaku regulated agent di Bandara Soekarno-Hatta.
  - 4) PT. Caraka dan PT. MAK Kargo selaku perusahaan jasa pengirim barang.
- c. Responden :
  - 1) Cargo General Manager PT. Angkasa Pura II
  - 2) Manager Operation Facility Garuda Indonesia
  - 3) General Manager Logistics PT. Angkasa Pura Solusi
  - 4) Legal, Network and Government Relation Director PT. Caraka
  - 5) General Manager PT. MAK Kargo

#### **5. Teknik Pengambilan Data**

Dalam melakukan penelitian, untuk memperoleh data-data peneliti menggunakan teknik pengambilan data:

- a. Teknik Pengambilan Data Primer

Pengambilan data primer dilakukan dengan wawancara dengan terlebih dahulu membuat daftar pertanyaan yang nantinya akan digunakan sebagai pedoman dalam wawancara dengan pengelola Bandara, regulated

agent dan perusahaan jasa pengirim barang di Bandara Soekarno-Hatta terkait hambatan dan solusi dalam pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara terhadap pelayanan kargo di bandara Soekarno-Hatta.

b. Teknik Pengambilan Data Sekunder

Pengambilan data sekunder dilakukan dengan mengutip dan menganalisa peraturan perundang-undangan, artikel, buku atau jurnal yang berkaitan pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara.

## **6. Teknik Analisis Data**

Peneliti menggunakan dua metode yang digunakan untuk mempermudah pembahasan serta mendapatkan kesimpulan dari hasil penelitian di lapangan, yaitu :

- a. Data-data primer yang diperoleh dari hasil wawancara, peneliti akan menghilangkan kalimat-kalimat hasil wawancara yang tidak relevan, melakukan kategorisasi, sistematisasi, selanjutnya hasil tersebut digunakan untuk menganalisis dan mendeskripsikan hambatan dan solusi dalam pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta.
- b. Data-data sekunder yang diperoleh dari diperoleh dari studi kepustakaan atau literatur, penelusuran internet, klipping koran dan/atau studi dokumentasi berkas-berkas penting dari institusi yang diteliti serta penelusuran peraturan perundang-undangan dari berbagai sumber akan dianalisis dengan menggunakan metode analisis isi yaitu dengan menganalisis isi pustaka yang dapat dijadikan pedoman guna menguatkan isi penelitian.

## C. PEMBAHASAN

### 1. Hambatan Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara Kargo di Bandara Soekarno-Hatta

Pemeriksaan keamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia selain Badan Usaha Angkutan Udara, setelah memiliki: a) izin *regulated agent* untuk badan hukum yang bergerak di bidang bandar udara atau pengirim barang dan pos dengan pesawat udara, b) sertifikat sebagai pengirim pabrikan (*known shipper/known consignor*) untuk badan hukum yang bergerak di bidang produksi barang yang bersifat reguler.<sup>7</sup>

Badan Usaha Angkutan Udara bertanggungjawab terhadap keamanan pengangkutan kargo dan pos. Berdasarkan pasal 33 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012, Badan Hukum Indonesia pemegang izin *regulated agent* atau pemegang sertifikat pengirim pabrikan merupakan perwakilan/bertindak untuk dan atas nama Badan Usaha Angkutan Udara.<sup>8</sup> Oleh karena itu, perusahaan penerbangan dapat menunjuk *regulated agent* untuk memeriksa kargo dan pos yang akan diangkut.

Badan Usaha Angkutan udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan kargo dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara dan bagian dari program keamanan angkutan udara. Program keamanan kargo dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional. Program keamanan kargo dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara sekurang-kurangnya memuat personil, fasilitas/peralatan, prosedur untuk kegiatan dan peta daerah keamanan terbatas dan daerah terbatas.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Ibid.

Badan Usaha Angkutan Udara yang menerima kargo dan pos dari luar bandar udara yang telah dilakukan pemeriksaan keamanan harus melakukan pemeriksaan terhadap sertifikat kemananan kiriman, keutuhan segel keamanan kendaraan pengangkut, surat muatan udara, dan dokumen lain yang diperlukan dalam pengangkutan kargo dan pos tertentu. Dokumen lain yang diperlukan antara lain pernyataan pengiriman (*shipper declaration*) dan lembar data keselamatan barang (*material safety data sheet/MSDS*) untuk barang berbahaya, surat kepemilikan/penggunaan bahan peledak dari instansi berwenang, surat karantina untuk hewan dan tumbuhan dari instansi berwenang, surat izin kepemilikan/penggunaan barang dan benda purbakala dari instansi berwenang, dan surat izin kepemilikan/penggunaan nuklir, biologi, kimia, dan radio aktif dari instansi berwenang.

Salah satu latar belakang lahirnya Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 adalah karena di terminal kargo Bandara Soekarno Hatta sering terjadi penumpukan kargo dan pos dan ramai dengan orang. Maka dari itu salah satu tujuan dibentuknya peraturan tersebut antara lain untuk menghindari adanya penumpukan barang. Namun, penumpukan kargo dan pos tersebut masih ada walaupun sudah berkurang.<sup>10</sup>

Dalam pelaksanaan pemeriksaan kargo dan pos sudah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012. Kargo dan pos yang akan dikirim harus diperiksa terlebih dahulu oleh *regulated agent*. Pemeriksaan dan penimbangan dilakukan di gudang *regulated agent*. Setelah kargo dan pos diperiksa dan ditempel label pemeriksa keamanan (*security check lable*) lalu dimasukkan ke dalam kendaraan. Kendaraan tersebut ditempel label pemeriksa keamanan (*security check lable*) dan kunci plastik solid. Di terminal kargo tidak lagi dilakukan pemeriksaan keamanan, tetapi dilakukan penimbangan kembali oleh pengelola terminal kargo untuk memastikan kembali penimbangan

---

<sup>10</sup> Hasil Wawancara dengan Siswanto, Cargo General Manager PT. Angkasa Pura II, 12 November 2012

yang aktual. Apabila terjadi ketidaksesuaian dengan data yang sebelumnya, maka data yang diambil adalah data yang aktual.<sup>11</sup>

Setelah adanya peraturan tersebut sampai sekarang masih terjadi penumpukan kargo dan pos karena proses *loading-unloading* (pembongkaran) dan pemeriksaan dilakukan pada lokasi yang berbeda dengan yang sebelumnya. Kargo dan pos yang akan dikirim dengan pesawat udara harus dilakukan pemeriksaan melalui *x-ray* terlebih dahulu di gudang *regulated agent* yang telah ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dan telah mendapatkan sertifikat operasi sebagai *regulated agent* dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan RI, dengan ketentuan sebagai berikut:<sup>12</sup>

1. Setiap kargo dan pos yang diperiksa *X-Ray* di gudang *regulated agent* dikenakan biaya setiap kilogramnya.
2. Kargo dan pos yang akan diperiksa oleh *regulated agent* harus sudah dilengkapi dengan dokumen penerbangan seperti; surat muatan udara yang sudah confirmed, pemberitahuan isi barang, standard kemasan barang juga surat dari instansi terkait jika barang tersebut barang khusus, seperti tanaman, hewan, makanan dan barang-barang berbahaya (*dangerous goods*).
3. Kargo dan pos bisa dikirim dari gudang *regulated agent* ke terminal kargo maksimal 4 jam sebelum jadwal keberangkatan pesawat yang akan mengangkut.

Selanjutnya penulis akan membahas mengenai barang berbahaya. Menurut Pasal 136 ayat (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Barang Berbahaya dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, atau bahan gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta keselamatan dan keamanan penerbangan.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Hasil Wawancara dengan Heru Dibyo, General Manager Logistics PT. Angkasa Pura Solusi tanggal 12 November 2012.

<sup>12</sup> Opcit.

<sup>13</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Berdasarkan pasal 136 ayat (4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, barang berbahaya diklasifikasikan sebagai berikut:<sup>14</sup>

- a. bahan peledak (*explosives*);
- b. gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquified or dissolved under pressure*);
- c. cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*);
- d. bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*);
- e. bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*);
- f. bahan atau barang beracun dan mudah menular (*toxic and infectious substances*);
- g. bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*);
- h. bahan atau barang perusak (*corrosive substances*);
- i. cairan, aerosol, dan jelly (*liquids, aerosols, and gels*) dalam jumlah tertentu; atau
- j. bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).

Barang berbahaya dapat diangkut dengan pesawat udara dengan syarat-syarat yang harus dipenuhi menurut peraturan perundang-undangan. Pasal 4 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/275/XII/1998 tentang Pengangkutan Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara menyebutkan bahwa pengangkut yang akan melaksanakan pengangkutan dan/atau barang berbahaya wajib melengkapi dokumen sebagai persyaratan pengangkutan, antara lain adalah Pemberitahuan Tentang Isi; Surat Muatan Udara; Surat Persetujuan Pengangkutan Bahan dan/atau Barang Berbahaya yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; dan Mematuhi ketentuan yang terdapat dalam *Annex 18 ICAO* dan *Doc. 9284 – AN/905* antara lain klasifikasi; jenis bahan dan/atau barang yang diangkut; pembatasan jumlah

---

<sup>14</sup> Ibid.

bahan dan/atau barang yang diangkut; kemasan yang digunakan; label dan marka.<sup>15</sup>

Ada beberapa hambatan yang ditemui dalam pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012. Berikut ini adalah penjelasan mengenai hambatan-hambatan yang ada:

1. Perusahaan penerbangan masih menemukan banyak temuan-temuan barang berbahaya, seperti senjata dan peluru, yang lolos dari pemeriksaan *regulated agent*. Hal tersebut menyebabkan pihak perusahaan penerbangan meragukan pemeriksaan yang dilakukan oleh *regulated agent*, sehingga perusahaan penerbangan seringkali melakukan pemeriksaan kembali terhadap kargo dan pos yang dicurigai.<sup>16</sup>

Berdasarkan pasal 28 angka c Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012, *regulated agent* wajib bertanggungjawab atas pelaksanaan pemeriksaan keamanan kargo dan pos. Namun, masih banyaknya barang berbahaya yang lolos oleh pemeriksaan *regulated agent* membuktikan bahwa terjadi pelanggaran yang telah dilakukan oleh *regulated agent*.

2. Standar dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 berbeda dengan standar yang diterapkan oleh perusahaan penerbangan. Misalnya, dalam peraturan tersebut 1 (satu) *regulated agent* terdapat 1 senior *aviation security (AVSEC)*. Namun, dalam standar PT. Garuda Indonesia setiap *x-ray* terdapat 1 senior *AVSEC*.<sup>17</sup>
3. Standar Operasi Prosedur (SOP) yang telah dibuat oleh *regulated agent* belum dilaksanakan dengan tegas. Hal-hal yang tertuang dalam SOP masih sering terjadi upaya negosiasi kebijakan untuk

---

<sup>15</sup> Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/275/XII/1998 tentang Pengangkutan Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara

<sup>16</sup> Hasil Wawancara dengan Moch. Aminudin, Manager Operation Facility PT. Garuda Indonesia tanggal 12 November 2012.

<sup>17</sup> Ibid.

mempermudah peraturan. Bahkan cenderung untuk melanggar peraturan yang ada. Misalnya, ada barang yang akan di kirim belum memenuhi standar kemasan barang-barang kategori berbahaya (*dangerous goods*), seperti bahan cairan, petasan, gas, dan lain-lain, tetapi dengan alasan biaya dan kecepatan waktu yang mendadak para pengirim melakukan negosiasi dengan petugas AVSEC untuk meloloskan barang tersebut, sehingga dapat berisiko tinggi terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan.<sup>18</sup>

Adanya pelanggaran terhadap kewajiban yang telah dilakukan oleh petugas AVSEC di *regulated agent*. Berdasarkan pasal 28 angka d Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012, *regulated agent* wajib melaksanakan, memelihara dan mempertahankan program keamanan kargo dan pos dan standar prosedur pelaksanaan pemeriksaan keamanan.

4. Sumber Daya Manusia (SDM) pada *regulated agent* yang tidak sesuai bidangnya, sehingga selalu ada kesalahan yang sama. Misalnya dalam menghitung jumlah koli yang selalu ada kesalahan. Hari ini terjadi kesalahan dan besok bisa terulang kesalahan yang sama. Hal tersebut kemungkinan karena faktor kesengajaan atau kekhilafan yang dilakukan oleh personil. Terdapat 2 (dua) kali *loading* dan *unloading* barang, yaitu pada saat di *regulated agent* dan di terminal kargo. Maka dari itu dibutuhkan SDM yang berkompeten untuk menangani kargo dan pos, terutama barang berbahaya (*dangerous goods*).<sup>19</sup>

Pasal 26 (1) huruf d Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 menyebutkan bahwa personil *regulated agent* harus berlisensi Keamanan Penerbangan dan berlisensi penanganan pengangkutan barang berbahaya (*dangerous goods*). Personil yang dimiliki oleh *regulated agent* harus mempunyai kecakapan penanganan pengangkutan barang berbahaya (*dangerous*

---

<sup>18</sup> Wawan Setiawan, ([wansetiawan71@yahoo.co.id](mailto:wansetiawan71@yahoo.co.id)) wawancara melalui e-mail, 2 November 2012, **Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012**, E-mail kepada Faza Fauzta ([faza.fauzta@yahoo.com](mailto:faza.fauzta@yahoo.com)).

<sup>19</sup> Hasil Wawancara dengan Heru Dibyo, General Manager Logistics PT. Angkasa Pura Solusi tanggal 12 November 2012.



*goods*). Peraturan tentang kecakapan petugas telah dituangkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/293/XI/99 tentang Sertifikasi Kecakapan Petugas Penanganan Pengangkutan Bahan Dan/Atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara. Selain itu, untuk program pelatihannya telah diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/252/XII/2005 tentang Program Nasional Pendidikan Dan Pelatihan Pengamanan Penerbangan Sipil.

5. Perusahaan penerbangan dapat menunjuk *regulated agent* tertentu untuk memeriksa kargo dan pos yang akan diangkut. Dalam pelaksanaannya, ada beberapa *regulated agent* yang belum memiliki kerjasama langsung dengan perusahaan penerbangan sebagai pengangkut barang kargo dan pos, sehingga ketika barang akan dikirim ke terminal kargo, barang tersebut ditolak oleh perusahaan penerbangan untuk diangkut dengan alasan belum di periksa oleh *regulated agent* yang telah ditunjuk oleh perusahaan penerbangan, hal ini membuat para pengirim barang bingung atas ketidakjelasan aturan dari pengangkut.<sup>20</sup>

Berdasarkan pasal 33 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012, Badan Hukum Indonesia pemegang izin *regulated agent* atau pemegang sertifikat pengirim pabrikan merupakan perwakilan/bertindak untuk dan atas nama Badan Usaha Angkutan Udara. Oleh karena itu, perusahaan penerbangan dapat menunjuk *regulated agent* untuk memeriksa kargo dan pos yang akan diangkut.

6. Kecepatan pelayanan terhadap masyarakat tidak tercapai. Penambahan waktu yang dibutuhkan dalam pemeriksaan kargo dan pos di *regulated agent*, sehingga percepatannya menjadi berkurang. Waktu yang dijanjikan kepada customer tidak tercapai. Hingga saat ini masih

---

<sup>20</sup> Opcit.

terjadi penumpukkan kargo dan pos karena proses *loading-unloading* dan *checking* dilakukan pada lokasi yang berbeda.<sup>21</sup>

7. Peningkatan tarif yang sangat tajam dari Rp.60/Kg menjadi Rp.350-500/kg tanpa peningkatan kualitas keamanan dan pelayanan sangat membebani eksportir dari kalangan pengusaha karena volume ekspor mereka yang sangat tinggi melalui udara. Sedangkan perusahaan jasa pengiriman memberikan beban kepada pelanggan atas biaya tambahan ini dan menjadikan biaya logistik menjadi naik. Tarif belum diatur oleh pemerintah sehingga pengusaha *regulated agent* bebas menetapkan tarif.<sup>22</sup>

Hambatan-hambatan diatas membuktikan bahwa *regulated agent* sebagai pemeriksa kargo dan pos belum mampu untuk mendorong peningkatan keamanan dan keselamatan. Pemerintah harus melakukan perubahan peraturan tentang pengamanan kargo dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara. Otoritas Bandar Udara selaku lembaga pemerintah harus menjalankan tugasnya dengan baik untuk melakukan pengawasan yang ketat terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan, dan pelayanan penerbangan, terutama dalam pelaksanaan pemeriksaan kargo dan pos.

Apabila peraturan ini belum mampu untuk mendorong peningkatan jaminan keamanan dan keselamatan penerbangan, maka sebaiknya pemerintah melakukan pencabutan peraturan ini dan pemeriksaan keamanan kargo dan pos kembali dilakukan di terminal kargo. Penumpukan kargo dan pos di terminal kargo bisa dihindari dengan memperbanyak *x-ray* dan memperluas terminal kargo.

---

<sup>21</sup> Dino Tribrata, ([dino.tribrata@carakagroup.com](mailto:dino.tribrata@carakagroup.com)) wawancara melalui e-mail, 2 November 2012, **Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012**, E-mail kepada Faza Fauzta ([faza.fauzta@yahoo.com](mailto:faza.fauzta@yahoo.com)).

<sup>22</sup> Ibid.

## **2. Solusi dari Hambatan Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta**

Berikut ini adalah analisa tentang solusi yang dapat dilaksanakan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dari pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012:

1. Perusahaan penerbangan tidak yakin dengan pemeriksaan *regulated agent*, sehingga PT. Garuda Indonesia menyediakan *x-ray* di terminal kargo agar bisa melakukan *random check* terhadap kargo dan pos yang dicurigai. *X-ray* perlu dimiliki oleh perusahaan penerbangan lain agar apabila ada kargo dan pos yang dicurigai, maka perusahaan penerbangan dapat melakukan pemeriksaan. Selain itu, perusahaan penerbangan harus sering melakukan kontrol dan inspeksi secara tiba-tiba kepada setiap *regulated agent* agar tidak terjadi penyimpangan dalam pemeriksaan kargo dan pos.<sup>23</sup>
2. Perusahaan penerbangan melakukan harmonisasi atau penyesuaian standar yang ditetapkan oleh perusahaan penerbangan dengan Standar Operasi Prosedur (SOP) yang dimiliki *regulated agent*.<sup>24</sup>
3. *Regulated agent* harus menerapkan Standar Operasi Prosedur (SOP) secara tegas karena demi keamanan dan keselamatan penerbangan. SOP yang telah di buat oleh *regulated agent* harus disetujui oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut karena *regulated agent* merupakan kepanjangan tangan dari perusahaan penerbangan. Selain itu, pengawasan harus dilakukan secara internal dan eksternal, baik dari *regulated agent* sendiri dan dari Otoritas Bandara.
4. Seleksi ketat atas SDM yang berkualitas menjadi hal yang utama karena menyangkut keamanan dan keselamatan penerbangan. Personil *regulated agent* ditempatkan sesuai dengan bidangnya

---

<sup>23</sup> Hasil Wawancara dengan Moch. Aminudin, Manager Operation Facility Garuda Indonesia tanggal 12 November 2012.

<sup>24</sup> Ibid.

masing-masing. Maka dari itu harus ada seleksi yang ketat dan diadakan pelatihan terhadap SDM yang akan dipekerjakan oleh *regulated agent*.

5. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib mempublikasi *regulated agent* yang telah ditunjuk sebagai agen jasa pemeriksa kargo dan pos, sehingga perusahaan jasa pengiriman memeriksakan kargo dan pos kepada *regulated agent* yang telah ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut.
6. Pengirim harus mengatur ulang jadwalnya secara internal sehingga pengiriman kargo dari pengirim lebih dipercepat. Kargo dan pos dapat dikirim dari gudang *regulated agent* ke terminal kargo bandara maksimal 4 jam sebelum jadwal keberangkatan pesawat yang akan mengangkut. Oleh karena itu, estimasi waktu yang harus diperhitungkan juga adalah pengiriman kargo dari pengirim ke lokasi *regulated agent* dan alokasi waktu untuk proses pemeriksaan di *regulated agent*. Setiap *regulated agent* dapat melakukan penambahan jumlah *x-ray* agar mempercepat proses pemeriksaan dan proses *loading-unloading* kargo dan pos. Solusi yang utama untuk perbaikan peraturan ini di masa yang akan datang adalah perusahaan jasa pengiriman kargo dan pos juga dapat menjadi perusahaan *regulated agent*, sehingga memudahkan proses pemeriksaan keamanan kargo dan pos. Hal ini juga dapat memperkecil biaya dan mengefektifkan waktu.
7. Pemerintah sebaiknya segera menetapkan tarif atas dan tarif bawah agar tidak menimbulkan potensi monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Apabila ada penetapan tarif atas dan tarif bawah, maka *regulated agent* tidak bisa sebebas-bebasnya dalam menentukan tarif. Pemerintah juga dapat menetapkan penyeragaman tarif agar memudahkan perusahaan jasa pengiriman untuk menetapkan biaya secara pasti.

## **D. PENUTUP**

### **1. Kesimpulan**

- a. Hambatan yang timbul dalam pelaksanaan peraturan ini antara lain adalah perusahaan penerbangan masih menemukan barang berbahaya yang lolos dari pemeriksaan *regulated agent*; perbedaan standar perusahaan penerbangan dengan standar dalam peraturan ini; *regulated agent* tidak menerapkan Standar Operasi Prosedur (SOP) secara tegas, sehingga masih banyak terjadi penyimpangan; ketidakjelasan peraturan dari perusahaan penerbangan; dan personil *regulated agent* sering melakukan kesalahan. Hambatan lainnya adalah peningkatan tarif dan penambahan waktu yang menjadi hambatan bagi perusahaan jasa pengirim barang.
- b. Solusi dari hambatan pelaksanaan peraturan ini antara lain adalah perusahaan penerbangan harus sering melakukan kontrol dan inspeksi tiba-tiba ke setiap *regulated agent*; melakukan harmonisasi atau penyesuaian standar antara perusahaan penerbangan dengan *regulated agent*; Perusahaan penerbangan harus mempublikasikan *regulated agent* mana saja yang telah ditunjuk untuk memeriksakan kargo dan pos yang akan mereka angkut; SDM harus diseleksi dengan ketat; melakukan harmonisasi atau penyesuaian standar yang ditetapkan oleh perusahaan penerbangan dengan yang diterapkan oleh *regulated agent*; penambahan *x-ray* di setiap *regulated agent* untuk mempercepat pemeriksaan kargo dan pos; dan Pemerintah sebaiknya segera menetapkan tarif atas dan tarif bawah.

### **2. Saran**

#### **a. Saran untuk Perusahaan Penerbangan**

- 1) Perusahaan penerbangan harus melakukan pengawasan secara reguler terhadap kinerja dari *regulated agent* karena *regulated agent* merupakan kepanjangan tangan dari perusahaan penerbangan.

- 2) Perusahaan penerbangan harus mempublikasikan *regulated agent* mana saja yang ditunjuk kepada pengirim.

**b. Saran untuk Regulated Agent**

- 1) Regulated agent harus mengedepankan standar pelayanan, keamanan dan keselamatan penerbangan. Hal ini menjadi sulit ketika bisnis digabungkan dengan keamanan. Keamanan harus diutamakan akan tetapi bisnis adalah mengambil keuntungan sebanyak-banyaknya. Sehingga kedua hal tersebut harus dipisahkan dan tetap mengutamakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- 2) Regulated agent harus menerapkan Standar Operasional Prosedur secara tegas dan konsisten.

**c. Saran bagi Pemerintah**

- 1) Pemerintah sebaiknya melakukan pengawasan lebih ketat terhadap pelaksanaan pemeriksaan keamanan kargo dan pos serta memberikan sanksi yang tegas apabila terjadi pelanggaran.
- 2) Pemerintah dalam membuat suatu regulasi mengenai pemeriksaan keamanan kargo dan pos terlebih dahulu pembahasan lebih matang yang melibatkan semua pelaku terkait dengan pengiriman kargo seperti pengirim barang, perusahaan jasa pengiriman, perusahaan penerbangan, dan pengelola bandara.
- 3) Pemerintah perlu melakukan sosialisasi yang matang tentang peraturan tersebut dan mengedepankan pelayanan terhadap masyarakat dalam hal ini pemilik barang, pengirim barang, agen pengiriman barang sebagai pengusaha, sehingga pemilik atau pengirim barang merasakan kecepatan pelayanan, aman, nyaman dan mendapatkan jaminan keamanan.

## DAFTAR PUSTAKA

Muhammad, Abdulkadir. **Hukum Pengangkutan Niaga**. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung. 1998.

### UNDANG-UNDANG

Undang-Undang Negara Republik Indonesia tahun 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/275/XII/1998 tentang Pengangkutan Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara

### TESIS

Yon Sugiono. 2006. **Perencanaan Bisnis Pengelolaan Kargo Untuk PT Angkasa Pura II (Studi Kasus: di Bandara Soekarno-Hatta)**. Tesis. Institut Teknologi Bandung.

### INTERNET

Setiawan, Wawan ([wansetiawan71@yahoo.co.id](mailto:wansetiawan71@yahoo.co.id)) wawancara melalui e-mail, 2 November 2012, **Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012**, E-mail kepada Faza Fauzta ([faza.fauzta@yahoo.com](mailto:faza.fauzta@yahoo.com)).

Tribrata, Dino ([dino.tribrata@carakagroup.com](mailto:dino.tribrata@carakagroup.com)) wawancara melalui e-mail, 2 November 2012, **Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012**, E-mail kepada Faza Fauzta ([faza.fauzta@yahoo.com](mailto:faza.fauzta@yahoo.com)).

Rekomendasi Ombudsman Republik Indonesia Nomor 0014/REK/0341.2012/PD-02/VI/2012 [www.ombudsman.go.id](http://www.ombudsman.go.id) (20 Agustus 2012)